

La navigation fluviale et le droit local

On appelle « droit local » le droit particulier applicable dans les départements du Haut Rhin du Bas Rhin et de la Moselle. Il s'agit essentiellement de lois et de règlements applicables dans ces territoires avant leur retour à la France en 1918 et maintenus en vigueur après cette date. Mais cette matière juridique inclut aussi des règles adoptées après 1918 spécifiquement pour ces départements pour remplacer, compléter ou moderniser des règles datant d'avant 1918 ou pour tenir compte de la situation particulière de ces départements. On peut inclure dans cet ensemble les conventions internationales dont le champ d'application est limité à ces départements ou à une partie d'entre eux, même s'il peut apparaître un peu paradoxal de qualifier de locales des règles internationales.

Ainsi défini, le droit local comporte un nombre non négligeable de règles intéressant la navigation fluviale. La plupart d'entre elles ne concernent que les deux voies d'eau internationales que connaissent nos trois départements : le Rhin et la Moselle. Une organisation spécifique existe d'ailleurs pour chacune de ces deux voies de navigation. Ces divers textes forment un ensemble disparate et complexe, généralement mal connus en dehors des spécialistes qui sont amenés à les appliquer.

1) La loi du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure : Binnenschiffahrtsgesetz

Il s'agit d'une loi de l'Empire allemand partiellement conservée après 1918. Le décret du 29 avril 1924 a cependant introduit le droit français pour ce qui concerne la navigation sur les canaux. Cette loi ne vaut donc plus que pour la navigation fluviale sur le Rhin selon la loi du 1^{er} juin 1924. Le décret de la même date prévoit cependant aussi son application à la Moselle et c'est bien ce que retient l'actuel code des transports pour ce qui concerne la Moselle dite « internationale », qui va de Metz à la frontière, dès lors qu'il s'agit de transports internationaux (Article L 4471-1 code transport). Pour nombre de ces dispositions, cette loi a été maintenue aussi en Allemagne et comporte des similitudes avec le droit néerlandais, de sorte qu'elle constitue une référence commune pour l'ensemble de la navigation rhénane et mosellane.

Cette loi est un véritable code de la navigation intérieure, qui s'inspire beaucoup des règles de la navigation maritime et régit une multitude de questions : règles de responsabilité, contrats de transports, droit du travail, jaugeage, avarie commune, etc. Une bonne part de ses dispositions a été remplacée par le droit français général ou par des conventions internationales. Il subsiste cependant beaucoup de règles qui n'ont pas leur équivalent en droit français ou se distinguent clairement de ce dernier. Il est impossible d'entrer dans les détails souvent complexes de ces dispositions et on se limitera ici à évoquer quelques aspects originaux :

- la définition juridique des acteurs de la navigation fluviale : la loi de 1895 définit le statut, les prérogatives et les obligations respectivement du « Schiffseigner », traduit à tort comme « propriétaire du bateau, mais qu'il faut comprendre comme « l'armateur » car cette notion recouvre aussi bien le propriétaire du bateau qui exploite ce dernier, que celui qui exploite un bateau sous sa propre responsabilité sans en être le propriétaire, du « Schiffer », le conducteur du bateau, c'est-à-dire le capitaine et de la « Schiffsmannschaft », l'équipage, lequel relève désormais au regard du droit du travail de la législation générale, mais reste soumis à un certain nombre d'obligations spécifiques en vertu de la loi locale.

- Une des originalités de la loi locale concerne la responsabilité de l'armateur qui est limitée en cas de dommages causés à des tiers à ce qu'on appelle la « fortune flottante, c'est-à-dire la valeur du bateau et de la cargaison. Ce système est aujourd'hui considéré comme archaïque et une convention internationale ratifiée par l'Allemagne mais pas encore par la France, la « CLNI », préconise un système de responsabilité, toujours limitée, mais à un niveau beaucoup plus élevé. Il faut préciser que cette responsabilité limitée est compensée par le fait que le créancier dispose d'une garantie particulière, celle de « créancier du bateau » organisée par la loi locale et qui lui confère un droit de gage.
- les [articles L. 4451-1 à L. 4451-6](#) du code des transports distinguant différents types de contrats que peuvent souscrire les chargeurs et les transporteurs fluviaux de marchandises ne sont pas applicables au transport fluvial sur le Rhin, ni au transport transfrontière au départ ou à destination d'un port ou lieu situé sur la Moselle entre Metz inclus et la frontière. Le contrat de transport fluvial est organisé par la loi par des dispositions spécifiques. Celles-ci sont désormais supplantées par une convention internationale ratifiée par la France et par l'Allemagne, la « CMNI », définit les relations entre le transporteur et l'expéditeur. Les dispositions de la loi locale restent applicables pour autant qu'elles sont compatibles avec la loi locale ou avec les clauses du contrat de transport.
- L'«avarie commun» ou avarie grosse est une institution spécifique du droit de la navigation, empruntée au droit maritime : c'est une règle qui a pour but de répartir entre l'armateur et l'expéditeur les „sacrifices“ (dommages ou dépenses) résultant de mesures prises volontairement et raisonnablement par le capitaine pour le salut commun de l'expédition et qui ont eu un résultat utile. Un propriétaire de marchandise peut donc avoir à payer une contribution représentant une part de la valeur de ses marchandises, alors même que celles-ci lui sont livrées en parfait état si ce résultat a dû être obtenu par un préjudice causé au bateau. La répartition des **sacrifices** entre le navire et la cargaison est faite par un **expert répartiteur** d'avarie commune ou **dispacheur**, qui établit un **règlement d'avaries communes**. Comme complément à la loi, on se réfère généralement aux règles d'avaries communes de l'association IVR.
- Sauvetage et assistance : il s'agit essentiellement de règles fixant la rémunération des personnes qui ont participé à de telles opérations. Ces règles ont aujourd'hui partiellement remplacées par des dispositions de conventions internationales.
- Le droit des créanciers du bateau : droit de gage, privilèges, rang des créances, prescription, etc.

2) Les dispositions propres à l'Alsace et à la Moselle dans le Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure et dans le code des transports

Un certain nombre de dispositions locales relatives à la navigation fluviale ont fait l'objet d'une codification. Celles-ci ont d'abord pris la forme du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure dont les articles 230 à 232 énumèrent diverses dispositions particulières aux trois départements de l'est. Mais un nouveau code des transports entré en vigueur le 1^{er} décembre 2010 va progressivement se substituer au code précédent et les articles figurant encore au code du domaine public fluvial sera lui aussi transféré dans la partie réglementaire du code des transports lorsque celle-ci sera publiée. L'Institut du droit local avait proposé que ce nouveau code des transports codifie l'ensemble du droit local de la navigation intérieure et notamment toute la loi de 1895, mais l'administration centrale ne l'a pas suivie.

Ces dispositions codifiées concernent des questions diverses :

- les questions de créances sur les propriétaires de bateaux circulant habituellement sur le Rhin (ou la Moselle internationale), d'hypothèques sur ces bateaux et de droits de gage les concernant. Ainsi,

lorsqu'une créance hypothécaire est en concours avec un privilège soumis aux articles 102 et suivants de la loi locale du 15 juin 1895 le rang de l'hypothèque continue à être déterminé par l'article 109 de ladite loi locale. Les créanciers privilégiés sont tenus, en cas d'aliénation du bateau sur saisie ou sur surenchère du dixième, de notifier leurs droits au plus tard à l'audience de distribution du prix devant le tribunal d'instance. Ce régime de créance et privilèges est également visé par l'article L 4122- 22 du code des transports. Les articles R 4123-25 et suivants et suivants du code des transports régissent la saisie de cette catégorie de bateaux.

- Un bureau de jaugeage et un bureau d'immatriculation pour les bateaux circulant habituellement sur le Rhin fonctionnent à Strasbourg en vertu de l'article 231 du code susmentionné. Les lettres caractéristiques de ce bureau d'immatriculation sont les lettres S.T.R. distinctes des lettres S.T.C. du bureau d'immatriculation des bateaux ne circulant pas habituellement sur le Rhin. Les bateaux appartenant à des Français et naviguant habituellement sur le Rhin doivent et peuvent seuls être immatriculés à ce bureau. Ils portent le pavillon français conformément à la convention de Mannheim.

- En vertu de l'article 232 du code du domaine public fluvial, des registres de bateaux conformes aux prescriptions de ce code sont ouverts et tenus pour l'ensemble des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle par le greffier du tribunal d'instance de Strasbourg. Celui-ci doit affecter aux bateaux circulant habituellement sur le Rhin des registres spéciaux. En vertu de l'article R4124-12, du code des transports, le greffier du tribunal d'instance de Strasbourg possède pour les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle les attributions données aux greffiers des tribunaux de commerce dans les autres départements.

3) Les assurances fluviales

La loi d'Empire de 1908 contenait une vingtaine d'articles sur les assurances en matière de transport. Une loi du mai 1991 a maintenu en vigueur ces dispositions pour les seuls risques relatifs à la navigation fluviale en Alsace et en Moselle. Cette survie partielle a pris fin avec la loi du 17 juillet 1992 portant adaptation au marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit. Cependant, sont conservées les dispositions générales de droit local jugées plus favorables aux assurés. Cela peut concerner les conditions de résiliation après sinistre et la sanction des manquements de l'assuré. Par ailleurs, le code des assurances a repris un certain nombre de dispositions identiques à celles de la loi de 1908.

4) Les juridictions spéciales pour le droit de la navigation fluviale

Ainsi que le rappelle le code de l'organisation judiciaire (art L 223-3) des dispositions propres aux trois départements du Rhin et de la Moselle régissent les tribunaux pour la navigation du Rhin et de la Moselle

- Le tribunal pour la navigation du Rhin : Créé en application de la Convention de Mannheim et régi par le code des transports, ce tribunal est compétent pour connaître des litiges relatifs à l'application des règlements rhénans, principalement des litiges consécutifs à des fautes nautiques d'un batelier rhénan ou relatifs à infractions pénales à la réglementation de la navigation. En pratique, les fonctions de cette juridiction sont assurées par le tribunal d'instance de Strasbourg. En appel, les décisions de cette juridiction, relève soit de la cour d'appel de Colmar, soit de la Chambre des appels de la Commission centrale pour la Navigation du Rhin en fonction du choix opéré par la partie la plus diligente.

- Le tribunal pour la navigation de la Moselle : celui-ci est mentionné par l'article L 4262-2 du code des transports. Les fonctions de ce tribunal sont assurées en première par le tribunal d'instance de

Metz instance, conformément à la [loi n° 66-379 du 15 juin 1966](#) et en application de la convention franco-luxembourgeoise du 27 octobre 1956. En appel, la compétence appartient soit à la Cour d'appel de Metz, soit au Comité d'Appel de la Commission de la Moselle.

5) Les ports du Rhin et de la Moselle :

Il existe des règles spécifiques pour les droits de ports : art. L4323-1 et R 4323-1 et suivants du code des transports. Mais les règles particulières les plus remarquables concernent le port autonome de Strasbourg.

Le port autonome de Strasbourg dispose d'un statut juridique spécifique défini par la loi du 26 avril 1924, un décret d'application du 1925 et une convention conclue entre L'Etat et la Ville de Strasbourg le 20 mai 1923, modifiée en 1984. Qualifié par le Conseil d'Etat comme étant un établissement public de nature particulière relevant à la fois de l'Etat et de la Ville de Strasbourg, il ne doit pas être assimilé aux autres ports autonomes lesquels ont un régime différent résultant d'une loi du 29 juin 1965.

En vertu de la convention de 1923, l'Etat et la Ville ont chacun remis au port autonome l'ensemble des terrains et ouvrages constituant le port existant et nécessaires à son extension. Ces terrains appartiennent en pleine propriété au port. Par dérogation aux règles de droit commun, les litiges concernant ces ouvrages et terrain formant le domaine du port relèvent tous du tribunal administratif de Strasbourg. Les contrats d'occupation conclus par le port ne relèvent pas de la législation des baux commerciaux. Les règles de trafic instituées par la Commission centrale sont applicables aux voies d'eau et bassins constituant le port autonome de Strasbourg

Le port de Strasbourg est aussi caractérisé par des relations particulières avec le port de Kehl. Une convention internationale conclue entre la France et le Land de Bade-Wurtemberg le 23 septembre 1992 met en œuvre un principe de réciprocité de représentation au sein des conseils d'administration des deux ports. Un nouvel avenant à la convention de 1923 a tiré les conséquences de cet accord en prévoyant trois représentants du port de Kehl au sein du Conseil d'administration du port de Strasbourg.

6) Le régime international de navigation sur le Rhin

Les conditions de circulation sur le Rhin sont définies par la convention de Mannheim et les règlements adoptés par la Commission centrale pour la Navigation du Rhin (règlement relatif à l'équipement des bateaux, règlement de police concernant le déroulement du trafic ; règlement concernant les conducteurs de bateaux et les équipages).

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin est la plus ancienne organisation internationale des temps modernes. Son histoire remonte au Congrès de Vienne (1815) et même au-delà au traité de l'octroi du Rhin de 1804. Son fondement juridique actuel est la Convention Révisée pour la navigation du Rhin dit Acte de Mannheim du 17 octobre 1868, révisé en 1963 par la « convention de Strasbourg du 20 novembre 1963. Le siège de la commission centrale a été transféré de Mannheim à Strasbourg en vertu du traité de Versailles. Elle siège depuis 1920 dans l'ancien palais de l'empereur devenu palais du Rhin en son honneur.

La mission de la Commission centrale est de garantir la libre navigation sur le Rhin et de promouvoir la navigation rhénane. A cette fin, elle édicte une réglementation uniforme applicable de Bâle à la mer et donc aussi au Rhin français. Par ailleurs, elle est chargée de veiller à ce que la voie fluviale rhénane offre de bonnes conditions de navigabilité. A cette fin, elle vérifie que les ouvrages de canalisation du Rhin (barrages, ponts et écluses) permettent le trafic fluvial dans de bonnes

conditions. Enfin, elle veille à ce que les conditions économiques de la navigation rhénanes favorisent la promotion de celle-ci. Elle constitue à cet effet un lieu privilégié de discussion entre les autorités compétentes et les professionnels de la navigation rhénane.

Un des principes applicables sur le Rhin en vertu de la convention de Mannheim porte sur l'absence de droits de navigation. Par conséquent, les dispositions nationales concernant les redevances et péages sur les voies navigables nationales ne sont pas applicables sur le Rhin.

En raison du principe de liberté de circulation sur le Rhin, les règles de limitation du cabotage par une entreprise non résidente, telles qu'elles s'appliquent sur les autres voies de navigation françaises sont exclues sur le Rhin ([article L. 4413-1 du code des transports](#)).

La Commission Centrale est ainsi une institution internationale moderne disposant d'une administration qui lui permet de traiter efficacement de toutes les questions relatives à la navigation intérieure au plan européen.

7) Le régime international de la Moselle

La navigation transfrontière de la Moselle entre Metz inclus et la frontière est régie par la convention entre la République française, la République fédérale d'Allemagne et le Grand-duché de Luxembourg au sujet de la canalisation de la Moselle signée à Luxembourg le 27 octobre 1956 et les règlements établis pour son application par la commission de la Moselle, ainsi que par la loi locale du 15 juin 1895 sur les rapports de droit privé dans la navigation intérieure.

La Commission de la Moselle a son siège à Trêves. A l'instar de la Commission du Rhin, elle adopte les règlements relatifs à l'organisation de la navigation sur la Moselle. Ces règlements reprennent le plus souvent la réglementation rhénane sauf si des spécificités de la navigation sur la Moselle imposent des mesures spécifiques. La Commission de la Moselle est compétente pour fixer les redevances et droits de péage pour l'utilisation de la Moselle canalisée.

Observations conclusives

Comme d'autres secteurs du droit local, le droit de la navigation rhénane et mosellane fait l'objet d'un double processus d'érosion, du d'une part à l'évolution du droit français général, lequel en cas de réforme est étendu fréquemment à l'Alsace et la Moselle, d'autre part au processus d'eupérisation, qui conduit à une unification progressive du droit du transport fluvial au plan européen. Ce dernier facteur est particulièrement important il ne se traduit généralement pas par un changement profond des règles applicables car c'est le droit rhénan, dont le droit local est une branche, qui est généralisé au plan européen. Il reste cependant de nombreux aspects très intéressants dans le droit local du transport fluvial et il est regrettable que celui-ci soit si mal connu et si peu promu par nos responsables politiques et économiques. Par exemple, l'institut du droit local a effectué un gros travail de réexamen de la loi de 1895 en vue de sa codification complète dans le code des transports. Mais ce travail s'est heurté à une indifférence générale.